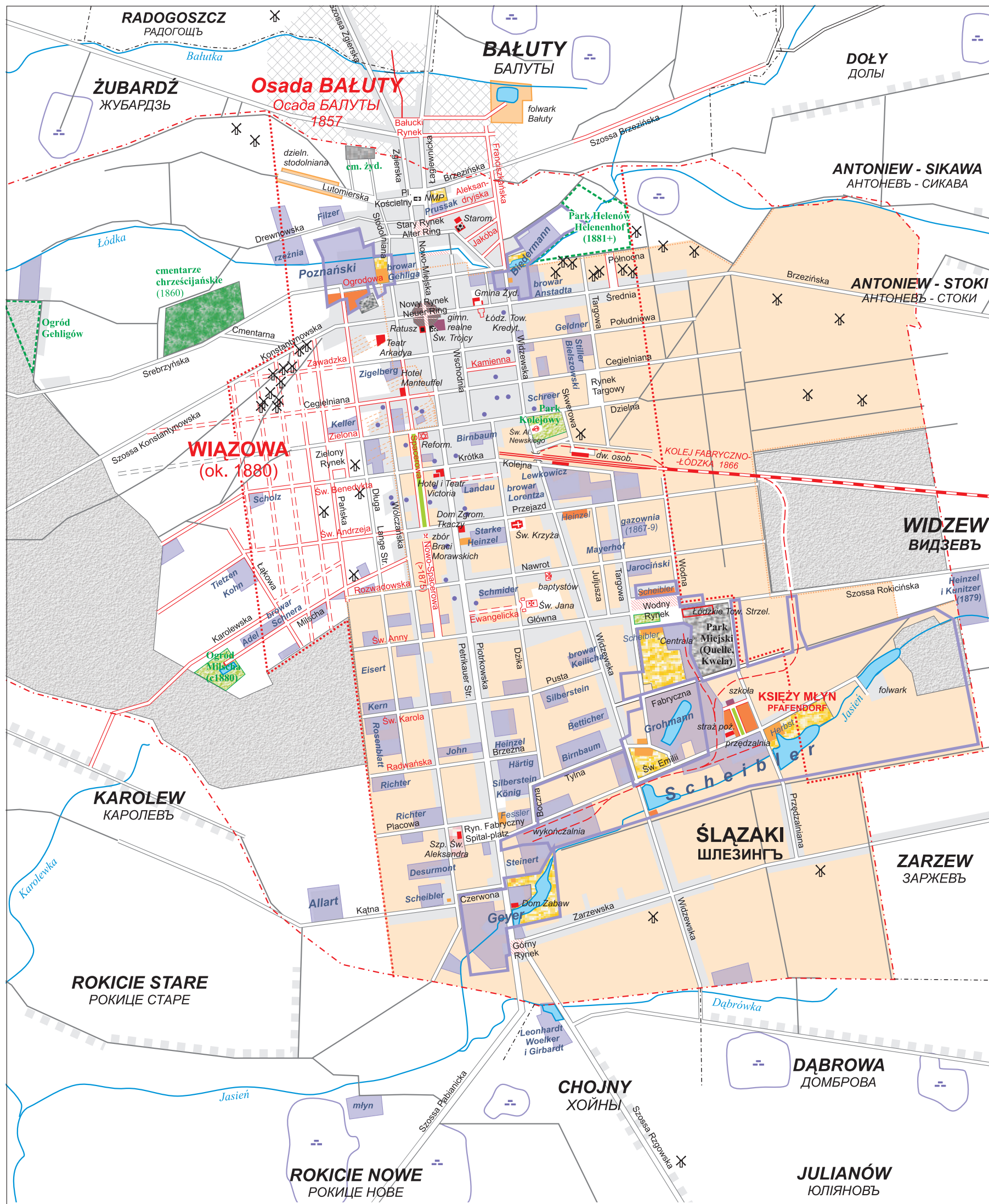


ŁÓDŹ W OKRESIE WIELKOPRZEMYSŁOWYM

1. Układ przestrzenny miasta ok. 1880 r.

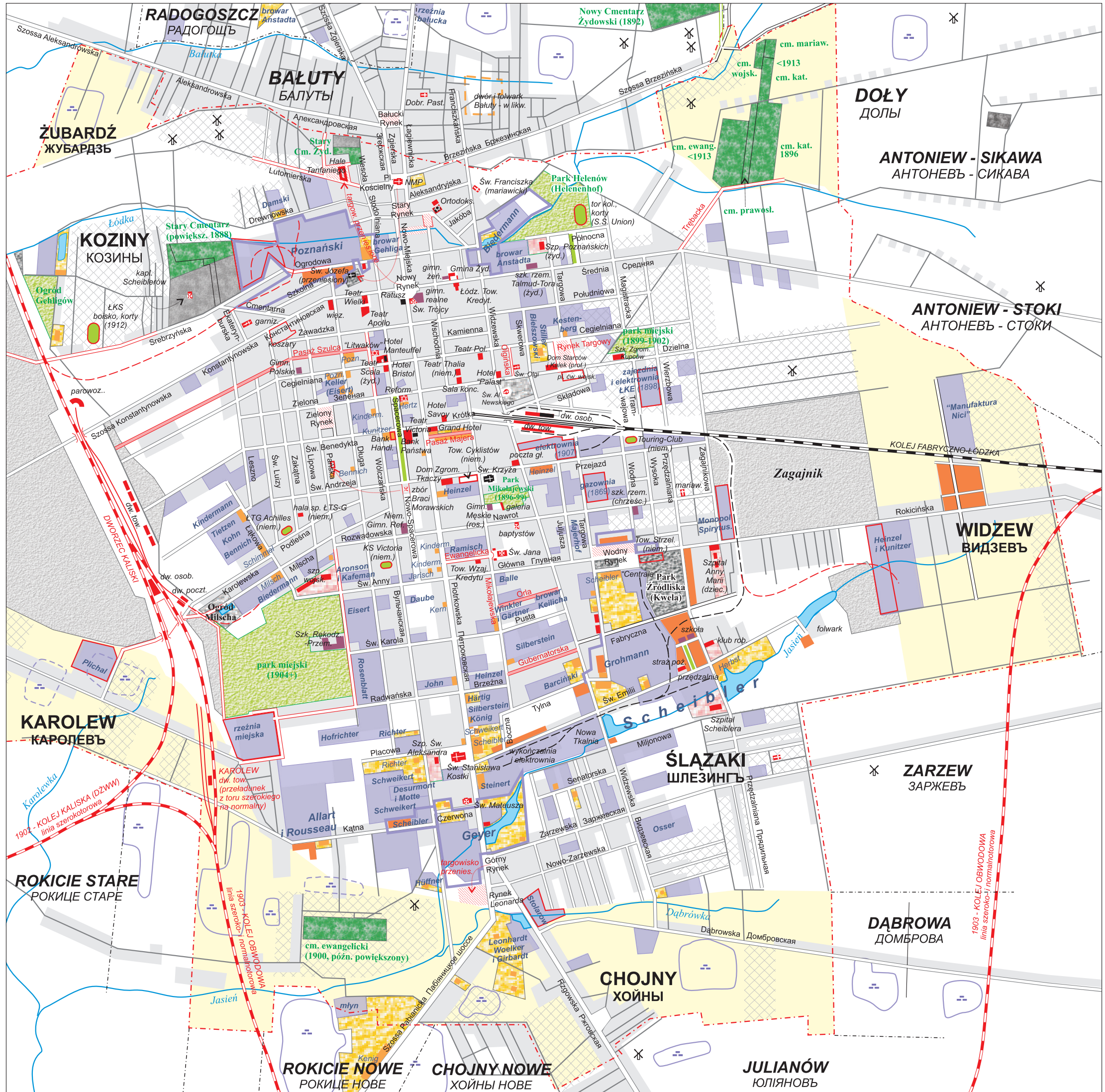
skala 1:25 000



J. Wesołowski

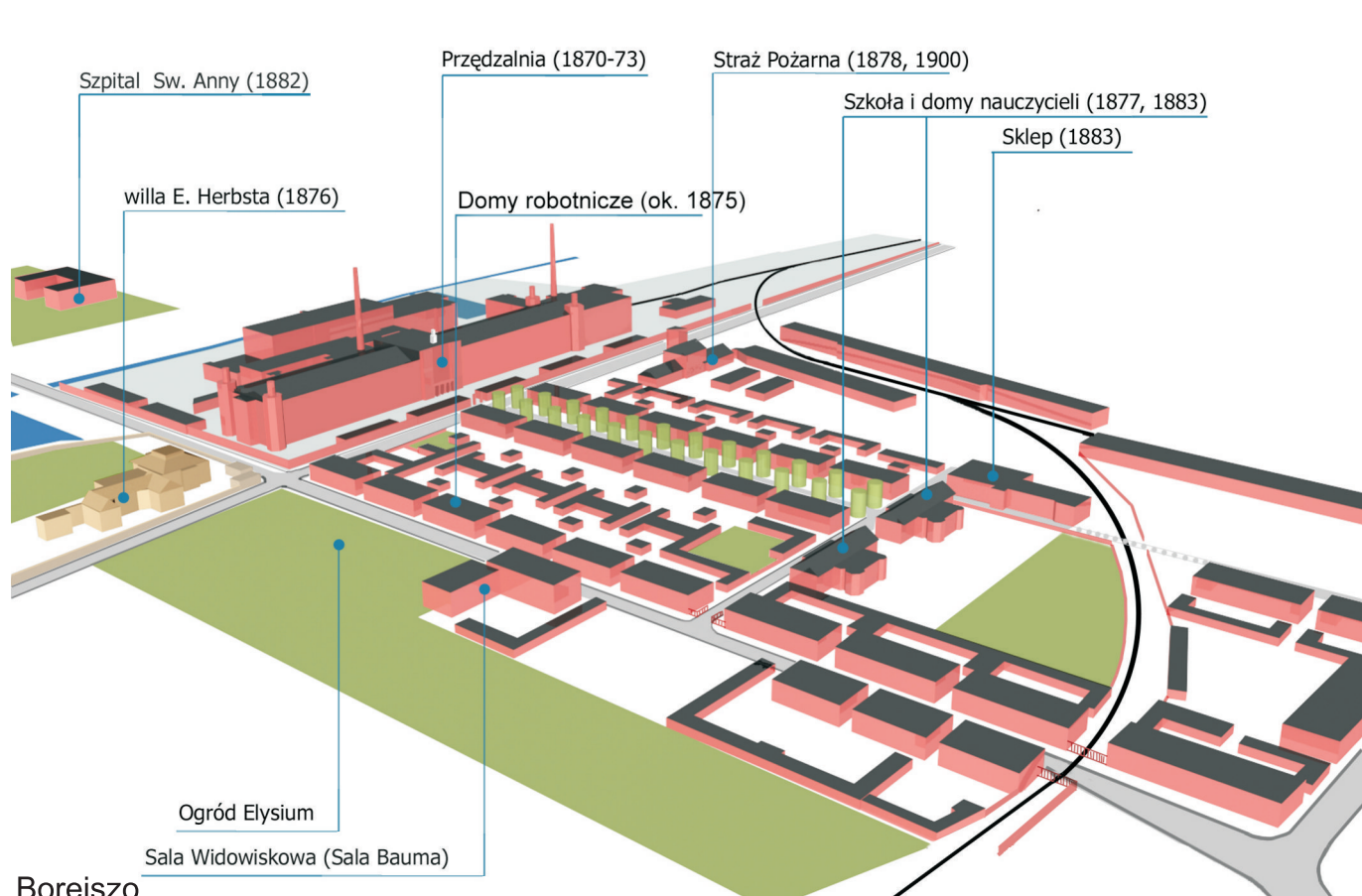
2. Układ przestrzenny miasta ok. 1910 r.

skala 1:25 000

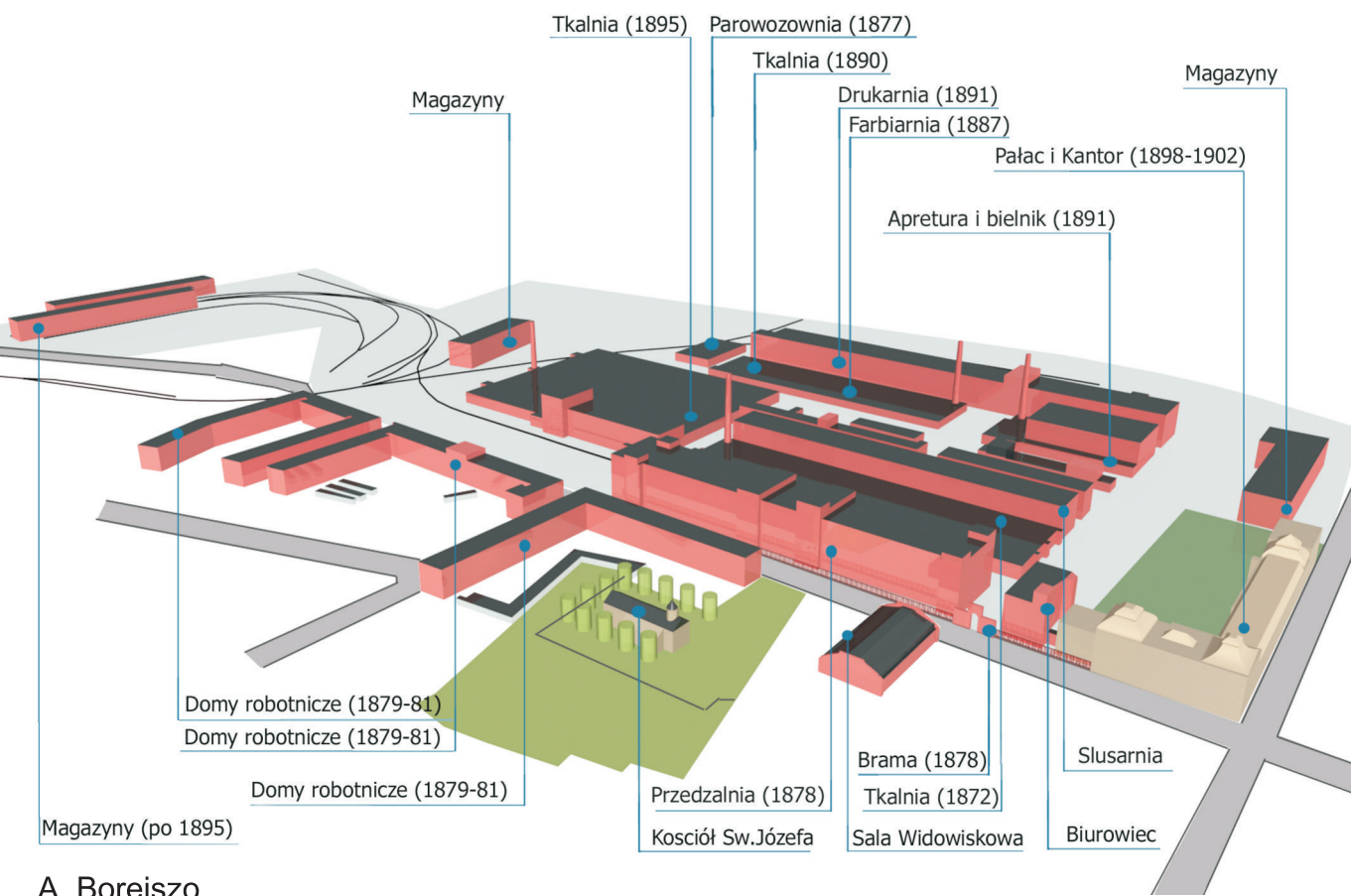


J. Wesołowski

3. Zespoły fabryczne K. W. Scheiblera (na Księżym Młynie) i I. K. Poznańskiego - ok. 1910 r.



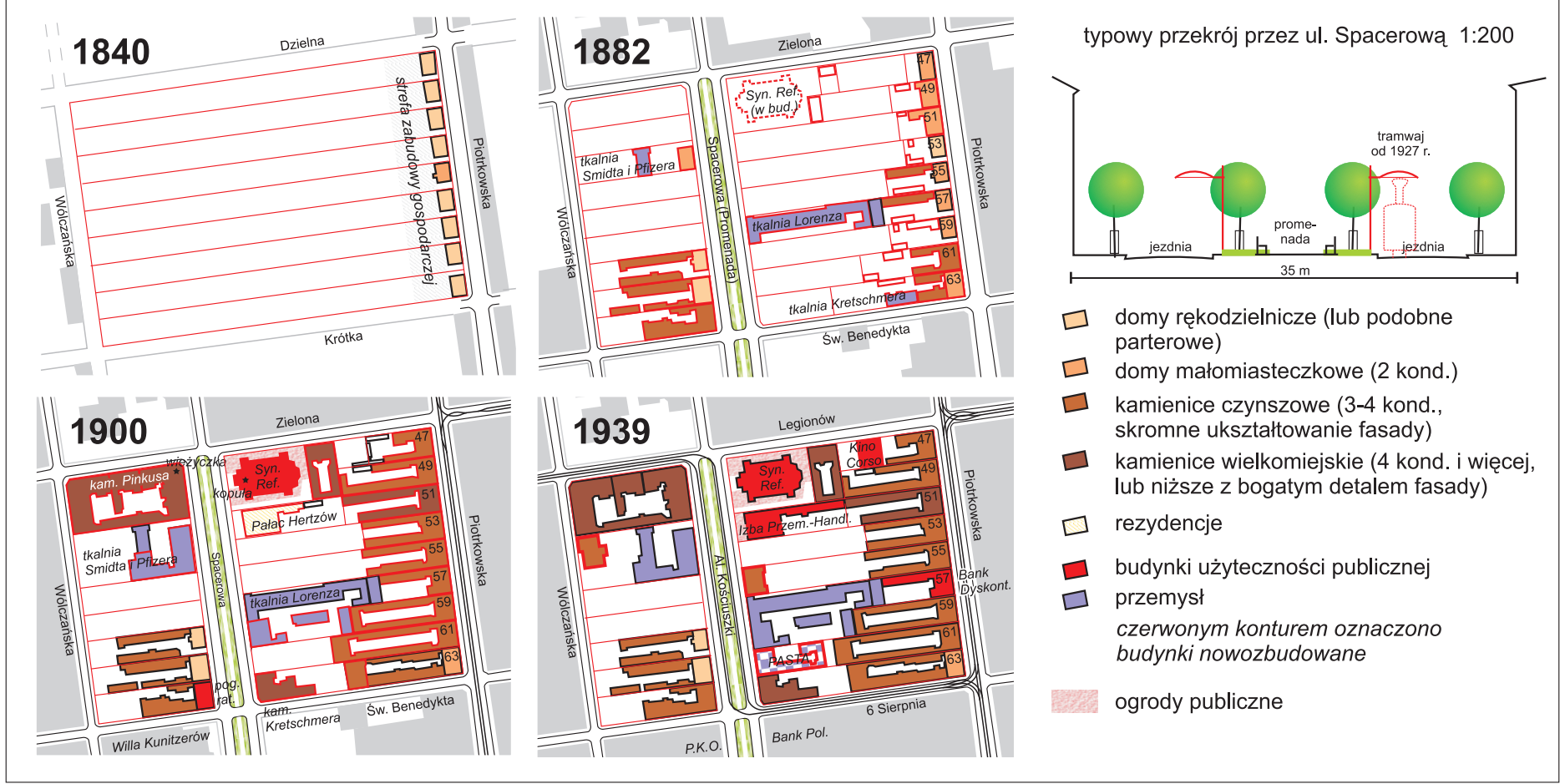
A. Borejszo



A. Borejszo

4. Ewolucja kwartałów śródmiejskich

skala 1:5000



J. Wesołowski

ATLAS MIASTA ŁODZI

Plansza V: Łódź w okresie wielkoprzemysłowym

Jacek Wesolowski

Lata 1850–1914, których dotyczy treść planszy V, przyniosły Łodzi zasadniczą ewolucję od zespołu osad fabrycznych z elementami zagospodarowania małomiasteczkowego (widocznymi przede wszystkim na Starym i Nowym Mieście) do wielkiego ośrodka miej-skiego, który stopniowo nabierał nie tylko wielkomięjskiej skali w krajobrazie i strukturze przestrzennej, ale także wzbogacał się o różnorodne funkcje i urzędnienia, bez których funk-cjonowanie metropolii nie byłoby możliwe. Proces ten nie został jednak ukończony do koń-ca panowania rosyjskiego: znacznie szybciej pojawiły się instytucje związane z kultem reli-gijnym, ochroną zdrowia, kulturą lub szkolnictwem średnim niż ważne elementy infrastruk-tury technicznej – na budowę urządzeń wodno-kanalizacyjnych należało czekać do Między-wojnia. W rozwoju miasta oczywiście znacznie bardziej liczyły się potrzeby bogatszej i lepiej wykształconej mniejszości, niż liczej warstwy robotniczej, pomimo wielu inicjatyw społeczników lub filantropów.

Ewenementem na skalę światową stał się gwałtowny wzrost ludności Łodzi: w 1897 r. miasto wraz ze zurbanizowanymi przedmieściami liczyło już 314 tys. osób, w 1914 r. – 630 tys. Urbanizacja związana była oczywiście z rozwojem przemysłu, który mógł się roz-wijać dla wielkiego rynku rosyjskiego (ok. 70–75% produkcji) po likwidacji barier celnych na granicach Królestwa i po zaprowadzeniu protekcyjnistycznej polityki handlowej na grani-cach Imperium, zwłaszcza w oparciu o tańszą rosyjską bawełnę. Liczba wrzecion osiągnęła w 1887 r. 525 tys., a w 1910 r. – 810 tys., dzięki czemu Łódź wybiła się na największe cen-trum przemysłu włókienniczego w Środkowej i Wschodniej Europie (choćaż daleko jej było jeszcze do wielkości ośrodków brytyjskich).

Struktura społeczna mieszkańców miasta stanowiła interesującą mieszankę narodowo-ściową, wysoce niestabilizowaną. Dominująca w początkach fabrycznej Łodzi grupa nie-mieckich osadników (w połowie wieku jeszcze ok. 70%) utraciła swą liczbową przewagę na rzecz ludności żydowskiej, a szczególnie polskiej, której udział procentowy od połowy XIX w. stał się dominujący, szczególnie po wliczeniu przedmieść. W 1915 r. było w mieście 51,4% ludności polskiej, 36,4% żydowskiej i tylko 11,6% niemieckiej. Jednakże proces po-lonizacji miasta niewiele miał wspólnego z rzeczywistym znaczeniem obu mniejszości: pod koniec wieku blisko 90% posesji w Łodzi należało (mniej więcej po połowie) do ewangeli-ków i wyznawców religii mojżeszowej (Stefański, *Jak zbudowano...*). Socjotopografia naro-dowościowa miasta przedstawiała się z grubsza następująco: na przedmieściach przeważał element polski (z wyjątkiem Bałuty), śródmieście było narodowościowo mieszane, zaś całe Stare Miasto, fragmenty Bałut i północne części Nowego Miasta stały się z czasem dzielnicą żydowską. Pamiętać przy tym należy, że stosunki własnościowe w Łodzi z wielkim trudem poddają się regionalizacji – już od czasu likwidacji „rewiru żydowskiego” w 1862 r. (Puś, *Żydzi w Łodzi...*).

Aż do 1906 r. obszar Łodzi nie uległ zmianie. Chociaż obejmował on także tereny leśne, otwarte i półwiejskie, to poza miastem znajdowały się istotne kompleksy zurbanizowane, takie jak fabryczny Widzew, a przede wszystkim gwałtownie rosnące od końca lat pięćdzie-siątych XIX w. robotnicze przedmieście Bałuty (o głównie drewnianej zabudowie), którym w początkach XX w. zaczęły na drugim krańcu miasta towarzyszyć Chojny. Paradoksalnie, tereny położone poza miastem były bardziej atrakcyjne dla taniego osadnictwa, ze względu na niższe świadczenia niż w Łodzi, możność budowy znacznie gorszych jakościowo domów i brak regulacji określających standard ulic. Ingerencja planistyczna w tych obszarach ogra-niczała się do wytyczenia placów targowych oraz układu głównych ulic – poza tym rozpla-nowanie mogło już być bardzo spontaniczne. Mimo że świadomość konieczności objęcia przedmieść miejskimi regulacjami była w początkach XX w. dość powszechna, dokonane w latach 1906 i 1908 rozszerzenie granic miasta przyniosło rozwiązanie połowiczne: Bałuty i większa część Chojen nadal pozostały poza miejską jurysdykcją.

Jeszcze ok. 1880 r. układy osad fabrycznych zrealizowane w I poł. XIX w., miały charak-ter półwiejski: ich ogromne kwartały były nadal w znacznej mierze wewnątrz niezabudowa-ne. Nowa Dzielnica zaś, pomyślana już jako obszar miejskiej ekspansji przestrzennej (a nie ekstensywnie zabudowana rękodzielnicza osada), nie została nawet w pełni wytyczona w terenie. Dodatkowo elementem, który utrudnił zabudowę Dzielnicy stała się linia Kolei Fabryczno-Łódzkiej, która została poprowadzona na poziomie terenu lub na niewielkim na-sypie i rozciąła nawet wytyczone ulice (ul. Targowa). Obszar Ślązaków (którą to nazwą z czasem obejmuje się całość kolonii położonych na południe od Jasienia) oraz większość obszaru Nowej Dzielnicy były zbyt peryferyjnie położone w stosunku do centrum miasta, ukształtowanego wokół Nowego Rynku, aby stać się polem intensywnej zabudowy. Zacho-dziła potrzeba wprowadzenia regulacji miejskiej na terenach znacznie bliższych, ale dotąd nieujętych planowaniu, a więc na zachodzie, na terenie pól mieszczan staromiejskich. Około r. 1880 pojawiają się pierwsze wyobrażenia tzw. Dzielnicy „Wiązowej” (nazwa się nie przyjęła), zorganizowanej na prostokątnym układzie ulicznym, z Rynkiem Wiazowym (później Zielonym) jako centrum założenia. Na wytyczeniu sieci ulicznej jednak poprzesta-no, zachowując wewnątrz kwartałów skośny przebieg podziałów rolnych, które z czasem stały się granicami zabudowanych posesji. Ten improvizowany układ sięgnął nawet Piotrkowskiej na północ od ulicy Dzielnej (później Zielonej).

Tylko Nowe Miasto oraz kwartały położone wzdłuż ulicy Piotrkowskiej stały się jeszcze przed 1880 r. polem intensyfikacji zabudowy, prowadzącej do nadania Łodzi miejskiego ob-licza. Narastał udział powierzchni zabudowanej działek oraz zwiększała się skala zabudowy, która jednak dopiero na przełomie wieków osiągnąć miała wymiar wielkomięjski (4–5 kon-dygnacji). Kontrola władz nad rozwojem miasta była dość ograniczona, zarówno w zakresie dostosowywania przejętego po osadach fabrycznych planu do potrzeb gęsto zabudowanego miasta (co doprowadziło do wytworzenia się miejskich kwartałów niespotykanej gdzie in-dziej wielkości), jak i jego wyposażenia w infrastrukturę komunalną, czy ważne obiekty pu-bliczne. Tę pierwszą do wybuchu I wojny światowej tworzyła tylko sieć gazowa i ener-getyczna zbudowana głównie w śródmieściu, jak też sieć tramwajów elektrycznych. Ze wzglę-du na brak funkcji stołecznych (Łódź była miastem położonym w guberni piotrkowskiej, a jej status „miasta gubernialnego” był bardziej honorowy, niż dający rzeczywiste gubernial-ne kompetencje) oraz ze względu na szczupłość miejskiej kasy, obiekty publiczne były w większości efektem działania osób fizycznych i organizacji pozapaństwowych. Bardzo rzadko znajdowały one odpowiednie uwydatnienie w ukształtowaniu przestrzeni publicz-nej – mimo istnienia rozmaitych zamierzeń.

Zapewne kierując się chęcią intensyfikacji struktury miasta na terenach już zurbanizowa-nych, określono ok. 1880 r. tzw. „linię miejską”, poza którą nie miały być sytuowane obiek-ty większej skali. Udało się też władzom miejskim dokonać wytyczenia ważnej ulicy po-łudnikowej: tzw. Promenady (oficjalnie ul. Spacerowej) – chociaż połączenia jej dwóch nieza-leżnych odcinków dokonano dopiero w 1913 r. (nadając wreszcie Braciom Morawskim no-wą działkę po budowę zboru), a pełnej obudowy okazałymi gmachami nie zdołano właści-

wie przeprowadzić nigdy. Pewną rolę w łódzkiej urbanistyce odegrało wytyczenie „ulic pry-watnych”: Pasażu Meyera, Pasażu Szulca, Orlej i Gubernatorskiej, które zwykle reprezento-wały wyższy standard zagospodarowania, już choćby dzięki obsadzeniu poboczy drzewami albo starannej obudowie architektonicznej (Pasaż Meyera). Cechą charakterystyczną rozwo-ju miasta była rozpoczęta właściwie jeszcze w I poł. XIX w. zabudowa pierzej ulicznych, których układ lokacyjny osad rękodzielniczych nie przewidywał: najpierw przecznic Piotrkowskiej, potem niektórych ulic równoległych. Powstawały wówczas układy wtórnych par-celacji prostopadłych do wydłużonych działek pierwotnych oraz ich podziały. Ważną śród-miejską ulicą czekającą na zabudowę do lat osiemdziesiątych XIX w. była Dzika, której pró-bowano nadać nobilitowany charakter dzięki lokalizacji parku publicznego i gmachu gimna-zjum, zmieniając jednocześnie nazwę na Mikołajewską.

Ingerencja władz, a w przypadku Żydów pomoc Poznańskich (żydowskich przemysłow-ców), zakończyła się sukcesem przy organizacji nowych cmentarzy: chrześcijańskich na uli-cy Ogrodowej, a potem na Dołach i żydowskiego na Dołach. W zakresie zieleni publicznej początkowo więcej do powiedzenia mieli przedsiębiorcy prywatni (Milsch i Gehligowie zich peryferyjnie położonymi ogrodami, a przede wszystkim Anstadtwie, którzy założyli płatny i dobrze urządzony Park Helenów), niż władze publiczne, które założyły tylko poło-żony przy dworcu Park Kolejowy. Inicjatywa publiczna ożywiła się dopiero pod koniec XIX w.

Doprowadzenie do Łodzi Kolei Fabryczno-Łódzkiej (pomyślanej początkowo jako prze-lotowa) spowodowało, że obszary leżące na przedpolu dworca (ale nie na jego zapleczu) zo-stały poddane intensywnej zabudowie. Wskutek tego od końca XIX w. można mówić o przesuwaniu się punktu ciężkości śródmieścia z Nowego Rynku w kierunku południowym wzdłuż ulicy Piotrkowskiej. Druga linia kolejowa, która pojawiła się w mieście, Kolej War-szawsko-Kaliska nie przyniosła już znaczących zmian przestrzennych w strukturze miasta – można sądzić, że tyleż z powodu jej oddalenia, jak i krótkiego czasu oddziaływania w okresie intensywnego wzrostu Łodzi, zakończonego izolacją lukratywnych niegdyś ryn-ków porewolucyjnej Rosji. Pozytywnym skutkiem budowy tej kolei było rozpoczęcie prac mających na celu przekształcenie wschodniego krańca lasu – dawnego „Olszniaka” – na ze-spół parkowy.

Upowszechnienie się maszyny parowej uwolniło lokalizację fabryczne od siły rzek – od połowy wieku pojawiają się one już wszędzie w miejscach, gdzie był dostępny teren. Interesu-jące, że ani sieć drogowa, ani kolej nie odegrały w tym znaczącej roli. Im bardziej na połud-nie Piotrkowskiej, tym częściej lokalizowano na przypisanych jej działkach zabudowania przemysłowe, najczęściej z tyłu, zostawiając front przeznaczony na cele mieszkalne. Powią-zanie fabryki i rezydencji właściciela – najpierw zwykle o charakterze domu rękodzielnicze-go, później w postaci willi lub miejskiego pałacu – stało się typową formą przestrzenno-funkcjonalnej organizacji łódzkiej „manufaktury” włókienniczej.

Niektóre kompleksy przemysłowe stanowiły oddzielne enklawy o znaczącej powierzchni. Ich kompleksy niejednokrotnie przeszkadzały w rozwoju miasta, blokując rozwój sieci uliczej (Biedermannowie na przedłużeniu ulicy Północnej) albo stanowiąc skuteczną barierę przestrzenną wpływającą na tempo rozwoju izolowanych części miasta (kompleks scheible-rowski). Większa część dawnych „posiadel wodno-fabrycznych” weszła w skład przedsię-biorstwa Karola Wilhelma Scheiblera, tworząc funkcjonalnie skomplikowany i rozległy kompleks. Oprócz zabudowań przemysłowych, długiej bocznicy kolejowej i folwarku, skła-dało się nań największe w mieście patronackie osiedle robotnicze na Księzym Młynie (później domy patronackie erygowano także w innych miejscach „jurydyki”). Filantropijne-go programu firmy Scheiblera dopełniały powstające stopniowo szkoły, szpitale i kluby ro-botnicze. Inni wielcy przemysłowcy realizowali podobny program, choć z reguły skromniej-szy (Izrael K. Poznański) albo rozrzucony w przestrzeni miasta (baron Heinzel). Podobny program zrealizowali też Heinzel i Kunitzer w przemysłowej osadzie Widzew.

Komentarz do map

Mapa 1. jest syntetyczną próbą odtworzenia układu miasta około 1880 r. na tle rozplanowa-nia dokonanego przed 1850 r. W tym czasie układ planistyczny osad rękodzielniczy wypel-niał się przede wszystkim zabudową przemysłową. Układ staromiejski zachował jeszcze re-likty rolniczej działalności: pola mieszczan i kompleks stodołny. Podstawowym źródłem kartograficznym był „Plan Majewskiego”, poboczne źródła to trochę wcześniejsze „Plan scheiblerowski” oraz „Trzywiorstówka”. Obraz terenów położonych poza granicami miasta został przedstawiony w uproszczeniu. Podpisano główne ulice miasta wg współczesnego brzmienia nazw (na uwagę zasługuje wprowadzenie w 1863 r. odmiennych nazw dla za-chodnich części przecznic Piotrkowskiej). Ze względu na wielkie znaczenie, jakie w tym czasie odgrywała społeczność niemiecka, zostały wprowadzone ważniejsze niemieckie na-zwy topograficzne, których brzmienie odbiegało zasadniczo od polskiego (na kanwie nazw niemieckich utarły się też nazwy w jidysz). Pamiętać należy, że w tym okresie, obok nazw urzędowych, funkcjonowały także odmienne nazwy potoczne.

Mapa 2. stanowi próbę odtworzenia układu miasta w przededniu wybuchu I wojny świato-wej. W przeciągu 30 lat obszar zabudowany wzrósł zasadniczo, szczególnie w nowo rozpla-nowanej dzielnicy „Wiązowej”, na terenie Ślązaków i w południowych kwartałach Łódki – była to już w znacznej mierze zabudowa mieszkaniowa różnego stopnia intensywności. W krajobrazie miasta widać znaczny wzrost liczby budynków publicznych oraz upowszech-nienie się rezydencji fabrykanckiej różnych typów, z których największe otaczały rozległe założenia ogrodowe. Widoczny jest też znaczny wzrost powierzchni przemysłowej, która z odseparowanych enklaw przerodziła się w zwarte obszary, zwykle o skomplikowanych po-działach własnościowych (na mapie pominięto mniejsze założenia fabryczne). Ze względów graficznych dopiero na mapie 2 przytoczono zestaw urzędowych nazw rosyjskich, choć były one używane, rzecz jasna, także wcześniej. Podstawowym źródłem kartograficznym był „Plan Jasińskiego”, dla terenów przyłączonych i otaczających miasto: „Dwuwiorstówka”, mapa topograficzna w zbiorach BUL oraz niemiecka mapa Zachodniej Rosji. Ponadto posił-kowano się współczesnymi planami miasta o charakterze komercyjnym.

Mapy 3. przedstawiają układ fabryk wg stanu ok. 1914 r. Podstawowym źródłem były: I. Popławska, *Architektura przemysłowa...* (dla fabryki Poznańskiego), opracowanie pod kier. K. Pawłowskiego *Studium delimitacji...* oraz wyobrażenie graficzne w pracy J. Salm, J. Wesolowski, *Łódź – przewodnik...*

Mapy 4. przedstawiają przekształcenia kwartału śródmiejskiego związane z narastaniem i ewolucją zabudowy oraz wytyczeniem ulicy Spacerowej w szerokim przekroju czasowym od układu osad rękodzielniczych do czasów międzywojennych. Został dokonany podział za-budowy wg funkcji oraz typu (dotyczy domów i kamienic czynszowych). Analiza może być dowodem, że tempo wypełniania kwartałów lokacyjnych było bardzo niejednorodne i – mi-mo znacznej gęstości zabudowy – stosunkowo długo istniały parcele niezabudowane, jak też że proces wymiany zabudowy na wielokondygnacyjną o charakterze wielkomięjskim nigdy nie był pełny, przez co architektoniczny pejzaż ulicy był zawsze pełen kontrastów skali. Ob-razu dopełnia przekrój urbanistyczny przez ulicę Spacerową, zamierzoną jako eleganckie *corso* z zieleniem w środku, ale zabudowujące się bardzo powoli.

Literatura
B a d z i a k K., 1976, <i>Geneza i rozwój łódzkiego węzła komunikacyjnego (do 1914 r.)</i> , Rocznik Łódzki, t. XXI (XXIV).
B o g u s z A., 1993, <i>Fabryczne Kluby Sportowe Łodzi</i> , Muzeum Sportu i Turystyki, Łódź.
B o g u s z A., 1992, <i>Niemieckie Stowarzyszenia Sportowe Łodzi 1824–1939</i> , Muzeum Sportu i Turystyki, Łódź.
B o g u s z A., 1992, <i>Żydowskie Stowarzyszenia Sportowe Łodzi 1897–1939</i> , Muzeum Sportu i Turystyki, Łódź.
L a s o c i ŋ s k i D., B o n i s ł a w s k i R., K o ł i ŋ s k i M., 2001, <i>Łódź – przewodnik</i> , Piątek Trzynaste-go, Łódź.
<i>Dzieje Żydów w Łodzi 1820–1944. Wybrane problemy</i> , 1991, red. W. P u ś i S. L i s z e w s k i, Łódź.
<i>Elektrownia Łódzka 1907–1932</i> , 1932, Łódzkie Towarzystwo Elektryczne SA, Łódź.
G i n s b e r t A., 1962, <i>Łódź. Studium monograficzne</i> , Wydawnictwo Łódzkie, Łódź.
I h n a t o w i c z L., 1965, <i>Przemysł łódzki w latach 1860–1900</i> , Ossolineum, Wrocław.
J a s k u ł s k i M., 1993, <i>Nazewnictwo ulic Łodzi</i> , Kronika miasta Łodzi, UML, Łódź, z. 3.
K u c i ŋ s k i J., 1998, <i>Gazownia Łódzka 1867–1997</i> , Gazownia Łódzka, Łódź.
K u l i g o w s k a A., 1982, <i>Teatr łódzki w latach 1863–1888</i> [w:] <i>Dzieje teatru polskiego</i> , red. T. S i v e r t, t. 2, Warszawa, s. 311–370.
K u l i g o w s k a A., 1988, <i>Teatr łódzki w latach 1888–1918</i> [w:] <i>Dzieje teatru polskiego. Zabór rosyjski</i> , red. T. S i v e r t, t. 4, Warszawa I, s. 362–527.
<i>Łódź. Dzieje miasta</i> , Tom I (do 1918 r.), Wyd. Łódzkie, Łódź, 1980
M i s s a ł o w a G., 1964–1975, <i>Studia nad powstawaniem łódzkiego okręgu przemysłowego 1815–1870</i> , Łódź.
O s t r o w s k i W., 1984, <i>Pozycja Łodzi w dziejach budowy miast</i> , Miscellanea Łódzkie, nr 1.
P a w ł o w s k i P. z zesp., 2001, <i>Delimitacja obszaru I etapu rewaloryzacji kompleksu Księżego Młyna</i> , oprac. na zlecenie UML, ROSiOŚK Łódź.
P o p ł a w s k a I., 1992, <i>Architektura mieszkaniowa Łodzi w XIX wieku</i> , PWN, Warszawa.
P o p ł a w s k a I., 1973, <i>Architektura przemysłowa Łodzi w XIX wieku</i> , PWN, Warszawa.
P u ś W., 2001, <i>Żydzi w Łodzi 1793-1914</i> , Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
S a l m J., W e s o ł o w s k i J., 1993, <i>Łódź – przewodnik</i> , Art-Corporation, Łódź.
<i>Spis zabytków architektury i budownictwa</i> , t. 28: <i>Województwo miejskie łódzkie</i> , Ośrodek Dokumentacji Zabyt-ków, Warszawa.
S t e f a ŋ c z y k Ł., 2002, <i>Łódzkie tramwaje – wczoraj i dziś</i> , witryna internetowa, URL: http://www.cyf-kr.edu.pl/łodzkietramwaje/ , lipiec.
S t e f a ŋ s k i K., 1995, <i>Architektura sakralna Łodzi w okresie przemysłowego rozwoju miasta 1821–1914</i> , Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
S t e f a ŋ s k i K., 2001, <i>Jak zbudowano przemysłową Łódź</i> , ROSiOŚK, Łódź.
S t r z a ł k o w s k i J., 1983, <i>Łódzki Klub Sportowy 1908-1983. Kronika wydarzeń</i> , Łódź.
W a ł c z a k B. M., 2002, <i>British experience in the conversion and rehabilitation of textile mills and the les-sons for comparable work in Łódź, Poland</i> , University of Strathelyde, Glasgow.

Opracowania kartograficzne

“Dwuwiorstówka” – *Novaja topograficeskaja karta Zapadnoj Rossii*, 1:84 000, 1883–1910 (stan z ok. 1900 r.). K. J a s i ŋ s k i, plan Łodzi, redukcja planu W. Starzyńskiego z 1897 r. na podstawie planu Lindleya z lat 1902–1903, 1917 (stan z ok. 1900 r.). *Karte des westlichen Rußlands*, mapa topograficzna 1:100 000, stan z ok. 1900–1910 (arkusze Łódź i Pabianice) H. M a j e w s k i, plan Łodzi z 1889 r. (stan ok. r. 1880). Mapa topograficzna okolic Łodzi z ok. 1890 r. (?), skala ok. 1:50 000 (Zbiory Kartograficzne BUL). Rudolf Micziński, plan Łodzi, tzw. „scheiblerowski”, 1877 (stan z ok. 1873 r.). “Trzywiorstówka” – *Wojennaja topograficeskaja karta Jewropejskoj Rossii*, 1:126 000, 1845-89 (stan na wcze-sne lata 1870-te).

V